

12

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

21 Anmeldenummer: 88890038.8

51 Int. Cl.⁴: **B 60 J 5/06**

22 Anmeldetag: 26.02.88

30 Priorität: 26.02.87 AT 438/87

43 Veröffentlichungstag der Anmeldung:
31.08.88 Patentblatt 88/35

84 Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH DE FR GB IT LI

71 Anmelder: **IFE Industrie-Einrichtungen**
Fertigungs-Aktiengesellschaft
Patertal 20
A-3340 Waidhofen a.d. Ybbs (AT)

72 Erfinder: **Fink, Martin**
Weyrerstrasse 28
A-3340 Waidhofen a.d. Ybbs (AT)

74 Vertreter: **Barger, Erich**
Patentanwälte Dipl.-Ing. Erich Barger Dipl.-Ing. Hermann
Krick Biberstrasse 15
A-1010 Wien (AT)

54 Schwenk- oder Schwenkschiebetür für Fahrzeuge.

57 Die Erfindung betrifft eine Schwenk- oder Schwenkschiebetür (1) für Fahrzeuge mit einer Schließ- bzw. Öffnungsbewegungsrichtung f, die in unmittelbarer Umgebung der Schließendlage bezüglich der Türblattebene einen Winkel aufweist, der ungleich 90 Grad ist.

Zum Erreichen der bei hohen Geschwindigkeiten notwendigen Dichtheit werden dabei nach erfolgtem Schließen der Tür (1) mehrere um eine vertikale Achse (5) verschwenkbare Drehhebel (4) mit ihrem vorderen Ende gegen zumindest eine Angriffsfläche (3) am hinteren Rand (2) des Türblattes in zumindest angenäherter Schließendrichtung f der Türbewegung angepreßt. Am vorderen Rand (6) des Türblattes wirkt mindestens eine Steuerfläche (8) mit mindestens einer Auflauf- fläche (7) des Türrahmens (10) so zusammen, daß die Türvorderkante zumindest annähernd in Schließendrichtung f geführt wird. Dabei wird eine an der Tür und/oder am Türrahmen umlaufende Dichtung (9, 9', 9'') gegen den Türrahmen und/oder die Tür gepreßt.

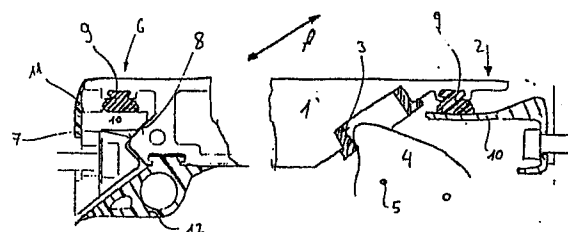


Fig. 1

Beschreibung

Schwenk- oder Schwenkschiebetür für Fahrzeuge

Die Erfindung betrifft eine Schwenk- oder Schwenkschiebetür für Fahrzeuge mit einer Schließ- bzw. Öffnungsbewegungsrichtung, die in unmittelbarer Umgebung der Schließendlage bezüglich der Türblattebene einen Winkel aufweist, der ungleich 90 Grad ist.

Aus der EP-A2 0 196 488 ist eine Tür bekannt, bei der zwei aufeinander senkrecht stehende Bewegungen beim Öffnen bzw. Schließen vollführt werden müssen. Beim Öffnen folgt auf eine praktisch senkrecht zur Türblattebene erfolgende Ausstellbewegung eine in Türblattebene erfolgende Öffnungsbewegung. Die beiden Bewegungen folgen nicht zwangsläufig aufeinander, da für jede Bewegung eigene Führungs- und Betätigungsverrichtungen vorgesehen sind und es müssen somit Mittel vorgesehen werden, die die richtige Abfolge des Öffnens bzw. Schließens sicherstellen. In der genannten Druckschrift wird diese komplizierte und störanfällige Konstruktion, die darüberhinaus bei Ausfall der normalen Betriebsmittel sowie im Notfall durch ungeübte oder physisch schwache Personen kaum zu öffnen ist, gewählt, um eine Dichtheit der Tür zu erreichen, wie sie bei hohen Reisegeschwindigkeiten, insbesondere bei der Eisenbahn, notwendig ist.

Bei den derzeit in Betrieb oder in Planung befindlichen Hochgeschwindigkeitsstrecken der europäischen Eisenbahnverwaltungen kommt es bei der Begegnung zweier Züge, insbesondere in zweigleisigen Tunneln, zu Druckstößen bis 6000 Pa. Dabei teilt sich diese Druckdifferenz in einen Überdruckaufbau vor der Begegnung der beiden Züge und einen Unterdruckbereich während der Vorbeifahrt, der dem Betrag nach größer ist als der Druckstoß. Eine derartige Druckänderung innerhalb weniger Sekunden ist für die Passagiere nicht zumutbar und muß daher durch die Wagenkonstruktion verringert oder beseitigt werden. Dazu ist es notwendig, die Türen sowohl gegen Über- als auch Unterdruck entsprechend zu dichten. Dies ist problematisch, da durch die Türfläche von über 2 m² Kräfte über 10 kN wirksam werden, was bei üblichen Türverschlüssen zum Aufbiegen entlang der vertikalen Türdichtungen und zum nahezu augenblicklichen Druckausgleich führt. Die horizontalen Dichtungen sind bei den üblichen, etwa 100 cm breiten Türen aufgrund des kürzeren Hebelarmes durch das Aufbiegen nicht so gefährdet. Es ist in der eingangs erwähnten europäischen Patentschrift daher vorgesehen, an den hinteren und vorderen vertikalen Schließkanten des Türflügels mehrere zusätzliche Verriegelungsmittel anzubringen, in die die Tür an Ende der Schließbewegung schräg abgesenkt wird und durch ihr Eigengewicht gegen die vertikale Türdichtung gepreßt bleibt. Da das Eigengewicht der Tür ca. 800 N beträgt, ist dies die maximale Dichtkraft.

Zufolge der Verformung der Tür, die bis zu 13,5 mm betragen kann, ist es möglich, daß in Bereichen, in denen die Verformungsrichtung zumindest annä-

hernd parallel zur Absenkrichtung liegt, trotz dieser zusätzlichen Verriegelungsmittel eine Entriegelung erfolgt und die Tür undicht wird.

Aus der AT-PS 378 814 ist es bekannt, eine am hinteren Türblattende befestigte Rolle mittels eines am Türstock drehbar befestigten Hakens zu hintergreifen und die Tür mittels dieses Hakens in die Schließendlage zu pressen. Diese Vorrichtung dient ausschließlich der Verbesserung der Führung im Schließendlagenbereich und erfolgt entweder an der Türober- oder -unterseite. Es ist somit durch diese Vorrichtung bei den geschilderten Umständen keine Dichtheit der Tür zu erreichen.

Aus der AT-PS 366 633 ist eine Schiebetür bekannt, bei der das Einfahren des Schwenkschiebetürflügels in die Schließendlage unabhängig vom genauen Einbau der Dichtungselemente am Portalrahmen erfolgt. Dazu ist vorgesehen, daß ein am Portalrahmen angebrachter Arm als um eine vertikale Achse schwenkbar angetriebener Hebel ausgebildet ist, dessen freies Ende zur Unterstützung der Verschiebeendbewegung und der Schließbewegung des Türflügels gegen eine zur rückwärtigen Begrenzung des Türflügels hin gerichtete Anschlagfläche schwenkbar ist. Auch bei dieser nur einfach vorgesehenen Hilfsvorrichtung ist eine Dichtheit der Tür nicht zu erreichen.

Die Aufgabe der Erfindung besteht somit darin, bei einer Tür der eingangs erwähnten Art eine Vorrichtung zu schaffen, die ein zuverlässiges Abdichten gegen die dynamischen Druckstöße sicherstellt und die im Gegensatz zu bekannten Türen bei Ausfall dieser Vorrichtung dennoch ein Betätigen und Verriegeln der Tür erlaubt. Darüberhinaus soll die Tür im Notfall und im Störfall auch von ungeübten Passagieren einfach und ohne besondere Kraftanwendung von innen und außen zu betätigen sein.

Erfindungsgemäß ist dabei vorgesehen, daß nach erfolgtem Schließen der Tür mehrere um eine vertikale Achse verschwenkbare Drehhebel mit ihrem vorderen Ende gegen Angriffsflächen am hinteren Rand des Türblattes in zumindest annähernder Schließendrichtung der Türbewegung angepreßt werden, daß am vorderen Rand des Türblattes eine Steuerfläche mit einer Auflauffläche des Türrahmens so zusammenwirkt, daß die Türvorderkante zumindest annähernd in Schließendrichtung geführt wird und daß an der Tür oder am Türrahmen eine umlaufende Dichtung angebracht ist.

Durch die erfindungsgemäßen Maßnahmen wird eine Türdichtung völlig unabhängig von der Bewegungs- und Verriegelungsvorrichtung geschaffen, die daher bei den unterschiedlichsten Türsystemen verwendet werden kann. Die Steuerung der Dichtvorrichtung geschieht am einfachsten durch an sich bekannte, vom verwendeten Antriebsmedium abhängige Einschaltvorrichtungen, die durch die Tür beim Erreichen der Schließendlage betätigt werden. Bei Ausfall der Dichtvorrichtung ist ein einwandfreies Funktionieren der Verriegelungs- und Bewegungsmechanismen nach wie vor gegeben. Beim

Handbetrieb ist durch ein Stromlos- oder Drucklos-machen der Dichtvorrichtung keine nennenswerte zusätzliche Kraft beim Öffnen bzw. Schließen aufzubringen. Die Ausbildung der Schließhebel sowie deren Anzahl kann in Kenntnis der Erfindung vom Fachmann leicht an die jeweiligen Gegebenheiten angepaßt werden und es können selbstverständlich alle gewünschten zusätzlichen Sicherheitsvorrichtungen, wie Fingerschutz etc. angebracht werden, ohne daß auf die Dichtvorrichtung speziell Bedacht genommen werden muß. Durch die Steuer- und Auflauffläche an der Türvorderseite ist eine formschlüssige Verriegelung in einer Richtung gegeben, die der Deformationsrichtung der Tür nicht entspricht und somit auch bei starken Verwerfungen nicht entriegelt werden kann. Die Hebel an der Türrückseite stellen eine aktive Sicherheit dar, die ebenfalls quer zur Hauptdeformationsrichtung der Tür in diesem Bereich wirkt und durch die wesentlich größere Kräfte wirksam gemacht werden können als die 800 N bei der Vorrichtung gemäß der EP-A2 0 196 488.

Die Erfindung wird anhand der beiliegenden Zeichnungen näher erläutert. Dabei zeigt

Fig. 1 eine erfindungsgemäße Dichtung in einer beispielsweise Ausbildung;

Fig. 2 eine andere Ausführungsform und

Fig. 3 eine Skizze eines erfindungsgemäß erzielbaren Kräfte diagrams der Tür im "Dichtzustand".

In der folgenden Beschreibung werden die Bezeichnungen "vorne" und "hinten" auf die Schließbewegung, nicht auf die Öffnungsbewegung oder die Fahrtrichtung bezogen.

Eine Tür 1 wird durch eine nicht dargestellte Betätigungs- und Verriegelungsvorrichtung in Richtung des Doppelpfeiles f im Bereich der Schließend-lage bewegt. Im Bereich des hinteren Türendes 2 ist eine durchgehende Anpreßfläche 3 vorgesehen, die zumindest angenähert senkrecht zur Richtung f verläuft und auf die mehrere Hebel 4 im "Dichtzustand" der Tür wirken. Es ist möglich, diese durchlaufende Fläche durch mehrere kleine Flächen zu ersetzen, die jeweils im Bereich eines Hebels 4 angeordnet sind. Die Hebel 4 sind um Achsen 5 schwenkbar und werden je nach dem für den Türmechanismus verwendeten Antriebsmedium elektromagnetisch, hydraulisch, mechanisch oder pneumatisch verschwenkt. Im Bereich der Türvorderkante 6 ist am Türrahmen 10 eine durchlaufende Auflauffläche 7 angebracht und mit ihr zusammenwirkend an der Tür eine durchlaufende Steuerfläche 8. Diese beiden Flächen bewirken eine Führung der Türvorderseite 6 in zumindest angenäherter Richtung f. Sie können wie die Anpreßfläche 3 durch mehrere kleine Flächen ersetzt werden. Durch die erzwungene Bewegung über die gesamte Höhe der Tür 1 werden Dichtungen 9 zwischen der Tür 1 und dem Rahmen 10 so verpreßt, daß sie zuverlässig dichten. Im Ausführungsbeispiel nach Fig. 1 ist eine zusätzliche Staabdichtung 11 sowie ein Fingerschutz 12 bekannter Bauart vorgesehen.

Bei der Ausführungsform nach Fig. 2 ist die Dichtung am Türblatt 1 (19') und stellenweise am Türrahmen 10 (19'') befestigt. Dabei ist auch die

Verquetschrichtung für die Dichtung zum Teil anders als bei der Ausführungsform nach Fig. 1. In Fig. 2 ist auch ein möglicher Antrieb für den Hebel 4 dargestellt, der mittels einer Rolle 25 und einer Betätigung 26 erfolgt, die den Hebel gegen die Tür und somit gegen die Kraft der Dichtung preßt und durch ihre Form verriegelt hält. An der Türvorderkante ist bei dieser Ausführungsform ein Schutz gegen das zu starke Verpressen der Dichtung 19' in Form des Doppelanschlages entlang der Steuer-/Auflauffläche 7,8 und der zur Richtung f annähernd senkrecht stehenden Rast 27,28 vorgesehen. Die am Rahmen 10 befestigte Dichtung 19'' ist so ausgebildet, daß sie auch große Deformationen ohne Beschädigung aufnehmen kann.

Aus Fig. 3 sind die Kräfteverhältnisse beim "Dichtzustand" der Tür ersichtlich. Die am hinteren Türende angreifende Kraft F_4 die von den Hebeln 4 aufgebracht wird, ist entlang ihrer Wirkungslinie bis zum Schnittpunkt mit der Wirkungslinie der von der Steuerfläche 7 auf die Tür wirkenden, ebenfalls dorthin verschobenen Kraft F_7 verschoben und die Resultierende F_R gebildet. Wie leicht ersichtlich, ist es durch geeignete Auswahl der Winkel möglich, eine Resultierende zu erhalten, die zumindest annähernd senkrecht auf die Türebene steht, was bei äußerem Unterdruck vorteilhaft ist.

Die Erfindung ist nicht auf die dargestellten Ausführungsbeispiele beschränkt, sondern kann verschiedentlich variiert werden. So ist es möglich, die Hebel 4 anders auszuformen oder durch eine durchlaufende Nocke zu ersetzen. Auch kommt es auf den Antrieb oder den Drehpunkt der Hebel 4 nicht an, solange dadurch die Wirkrichtung dieser Hebel nicht beeinträchtigt wird. Die Steuer- und Auflaufflächen 7,8 müssen nicht eben sein und können auch durch bewegliche Elemente, wie Rollen, ersetzt werden. Die Dichtungen können die verschiedenste Gestalt aufweisen und können auf verschiedenste Weise befestigt werden. Die Führung der Dichtung im Bereich der Türunterkante ist auf verschiedene Weise möglich, bevorzugt wird eine Anbringung an der Tür, um Beschädigungen durch ein- und ausstehende Fahrgäste zu vermeiden. Es ist dabei auch möglich, die Dichtung extrem weit zur Türaußenseite zu legen, was auf das Gefälle der Trittstufen günstigen Einfluß hat. In einer Ausgestaltung ist es möglich, Steuer- und Auflaufflächen auch im Bereich der Türober- und -unterseite vorzusehen, wenn die Türbreite so groß gewählt wird, daß dies erforderlich ist. Es ist in diesem Fall auch möglich, in diesem Bereich des Türrahmens Hebeln analog zu den Hebeln 4 vorzusehen, die mit Anpreßflächen analog den Anpreßflächen 3 zusammenwirken und so für eine aktive Dichtung auch in diesem Bereich der Tür sorgen.

Patentansprüche

1. Schwenk- oder Schwenkschiebetür für Fahrzeuge mit einer Schließ- bzw. Öffnungsbewegungsrichtung, die in unmittelbarer Umgebung der Schließendlage bezüglich der Tür-

blattebene einen Winkel aufweist, der ungleich 90 Grad ist, dadurch gekennzeichnet, daß nach erfolgtem Schließen der Tür (1) mehrere um eine vertikale Achse (5) verschwenkbare Drehhebel (4) mit ihrem vorderen Ende gegen zumindest eine Angriffsfläche (3) am hinteren Rand (2) des Türblattes in zumindest angenäherter Schließendrichtung f der Türbewegung angepreßt werden und daß am vorderen Rand (6) des Türblattes mindestens eine Steuerfläche (8) mit mindestens einer Auflauffläche (7) des Türrahmens (10) so zusammenwirkt, daß die Türvorderkante zumindest annähernd in Schließendrichtung geführt wird und daß an der Tür und/oder am Türrahmen eine umlaufende Dichtung (9, 19', 19'') vorgesehen ist, die gegen den Türrahmen und/oder die Tür gepreßt wird.

5

10

15

2. Tür nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Dichtung (9) an der Tür (1) vorgesehen ist und gegen zumindest eine zumindest annähernd in der Türebene liegende Dichtfläche gepreßt wird.

20

3. Tür nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß an der Türvorderkante (6) als Schutz gegen das zu starke Verpressen der Dichtung (19') eine zur Richtung f annähernd senkrecht stehende Rast (27, 28) vorgesehen ist, und daß die am Rahmen (10) befestigte Dichtung (19'') so ausgebildet ist, daß sie auch große Deformationen ohne Beschädigung ertragen kann.

25

30

4. Tür nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die von den Hebeln 4 aufgebrachte Kraft F_4 mit der von der Steuerfläche 7 auf die Tür wirkenden Kraft F_7 eine Resultierende F_R bildet, die durch geeignete Auswahl der Winkel der Kräfte F_4 und F_7 zumindest annähernd senkrecht auf die Türebene steht.

35

40

45

50

55

60

65

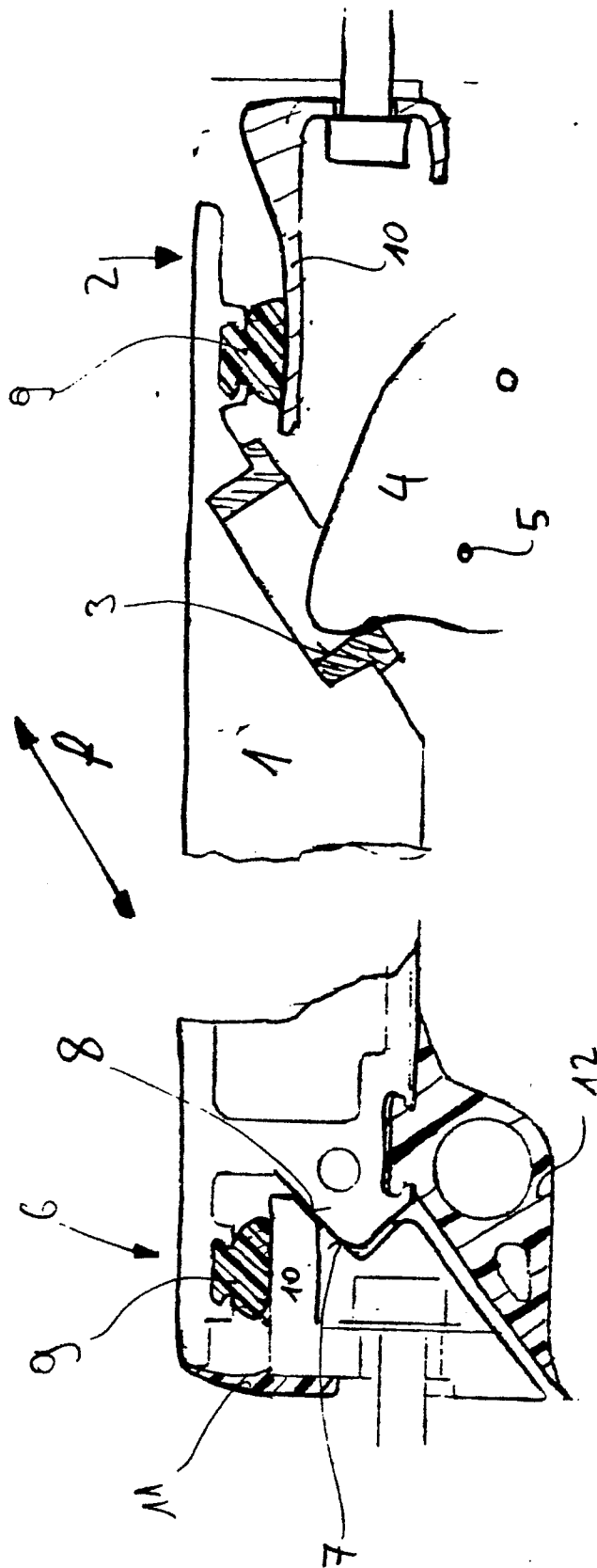
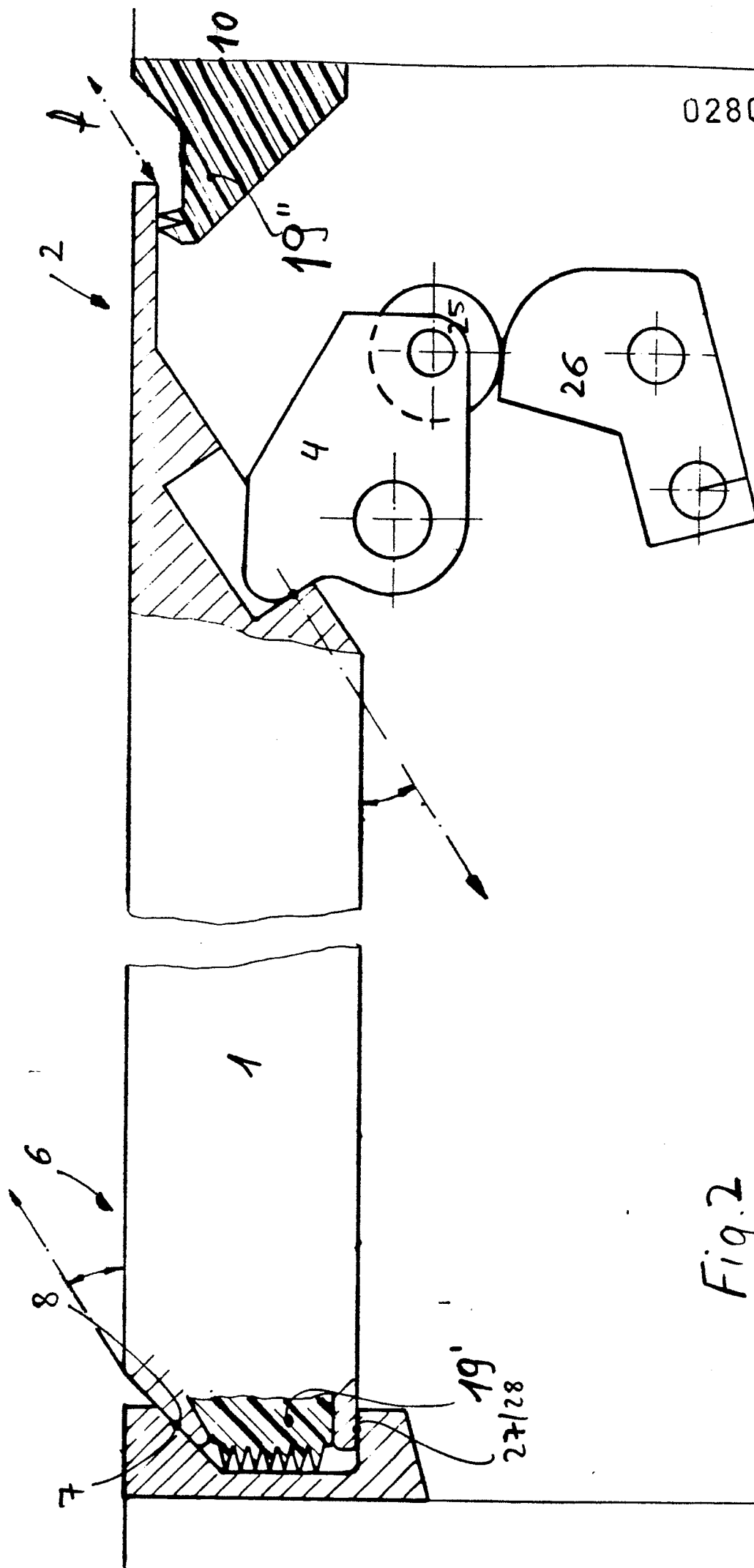


Fig. 1

0280677



U280677

